

Spero quindi che l'onorevole Garelli vorrà prendere atto di queste mie dichiarazioni, e non insisterà nel suo ordine del giorno, perchè ciò, che egli mira di ottenere mediante questo, io già ho promesso di farlo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Garelli.

Garelli. Sono state ora tanto esplicite e categoriche, nel senso che io le desiderava, le dichiarazioni dell'onorevole ministro, che io me ne dichiaro soddisfatto. Ma nel medesimo tempo dichiaro a mia volta che, prendendone atto, io starò vigile osservatore perchè alle parole ora dette dall'onorevole ministro, corrispondano i fatti, ed in un tempo relativamente breve.

Presidente. Dunque ella ritira il suo ordine del giorno?

Garelli. Il ministro ha dichiarato che ne accetta la sostanza; quindi io lo ritiro.

Presidente. Rimane così approvato il capitolo 118 in lire 15,750,000.

(È approvato.)

Capitolo 119. Spese in conto capitale sulle ferrovie Romane in esercizio per lavori di completamento delle linee e per provvista di materiale in aumento d'inventario. *Per memoria.*

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Dini Ulisse.

Dini Ulisse. A questo capitolo del bilancio io non trovo assegnata alcuna somma; soltanto vi è l'annotazione *per memoria*. Questa circostanza mi fa supporre che la somma per i lavori da farsi in conto capitale delle ferrovie Romane, v'aglia stabilirsi con qualche legge speciale, o che di questo si voglia parlare in altro momento. Ebbene, in questo caso, io prego l'onorevole ministro di non dimenticarsi di alcuni lavori indispensabili sulle ferrovie Romane, e che mi permetto di enumerare.

Ricorderò prima una stazione, della quale anche in occasione del bilancio del 1883 abbiamo parlato l'onorevole Panattoni ed io, quella cioè di Pontedera.

Feci allora notare in questa Camera come l'attuale stazione non fosse più sufficiente ai bisogni di un paese come Pontedera, che è un centro cui fanno capo tutte le colline pisane e una gran parte della pianura, e notai come mancasse quella stazione di un grande magazzino merci per modo che queste debbono depositarsi sui marciapiedi della stazione; e quindi avviene spesso che i viaggiatori non sanno neppure di dove passare.

Notai anche come quella stazione fosse rilevata

sul piano stradale, dimodochè l'accesso ad essa fosse difficilissimo specialmente per le merci che devono portarvisi su rampe assai ripide, e come questo inconveniente facesse sì che molte merci, invece di trasportarsi per via ferrata, si trasportassero coi mezzi ordinari sulla strada comune e per acqua coi navicelli, con danno anche dell'erario, e con grave incomodo degli interessati. In quell'occasione l'onorevole Baccarini rispose che l'amministrazione delle ferrovie romane ed il Governo si erano preoccupati di questa circostanza; che il Governo aveva richiamata l'amministrazione a presentare un progetto, e questa aveva risposto di averlo già pronto; che mancava soltanto lo stanziamento dei fondi necessari.

Ora è passato più di un anno, 15 o 16 mesi, ma dello stanziamento dei fondi e dei lavori non se ne parla ancora. Io dunque prego l'onorevole ministro di non voler dimenticare questo stato di cose, quando si tratterà della cifra da assegnarsi a questo capitolo. (*Conversazioni*)

Presidente. Prego di far silenzio. Continui, onorevole Dini.

Dini. L'altra stazione di cui voglio parlare è quella di Pisa. In questa stazione, dopo incominciati, i lavori per la sua costruzione furono lasciati a mezzo, e ci vollero una ventina d'anni prima che si pensasse a coprirla e a sistemarla alla meglio; finalmente fu coperta, fu impiantata la luce elettrica, di guisachè ora può dirsi che già si è fatto molto; ma certo non si è fatto tutto. Quando se ne incominciò la costruzione, forse si pensò a tutto quello che serviva ai bisogni del transito e del commercio di allora; ma ora che il commercio ed il transito, specialmente dopo l'apertura della linea Ligure, si sono aumentati immensamente, i locali e i piazzali esistenti sono tutt'altro che rispondenti al bisogno; e se si va ancora di questo passo dubito che debbano passare altri venti anni prima che sia fatto tutto quello che già si sa essere necessario di fare.

Per esempio, mancano quasi completamente i locali per l'ufficio postale; gli impiegati postali sono costretti a stare all'aperto, sotto la tettoia della stazione; e i pacchi postali sono sui marciapiedi, dimodochè anche la stazione di Pisa è ora ridotta ad un magazzino, come quella di Pontedera. Io so che la Direzione generale delle poste ha sentito la necessità di quei locali, e ha fatto spesso volte premure alla Direzione delle ferrovie Romane, ma le sue premure sono rimaste fin qui infruttuose. So che l'Amministrazione stessa delle ferrovie Romane ha riconosciuto che i piazzali sono insufficienti, perchè, da un lato, appena finita